

Für das Nachschlagewerk!
Für die Amtliche Sammlung!

Gesetz: BSchG § 92, RhSchPVO v. 24.12.1954 BGBl II 1411
§ 2 Nr. 4.

Rechtssatz: Verstößt eine Anordnung des Schleppzugführers gegen eine gesetzliche Gebots- oder Verbotsvorschrift bestimmten Inhalts oder in der Weise gegen einen Schifffahrtsbrauch, daß die Sicherheit der Schifffahrt gefährdet wird, so hat der Anhangschiffer grundsätzlich das Recht und die Pflicht, die Ausführung der Anordnung zu verweigern.

Aktenzeichen: II ZR 279/56

Urteil des BGH vom 3. Juli 1958

Amtsgericht - Rheinschifffahrts-
gericht - in Duisburg-Ruhrort

Oberlandesgericht - Rheinschiff-
fahrtsobergericht - Köln

Verkündet
am 3. Juli 1958

Pfauz, Justizangestellter
als Urkundsbeamter der
Geschäftsstelle

I m N a m e n d e s V o l k e s

In dem Rechtsstreit

der Frau H.D. [REDACTED] aus A [REDACTED],
Klägerin und Revisionsklägerin,
-- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt [REDACTED] --

gegen

1. die Witwe Felix F [REDACTED] in S [REDACTED], Rue du Ch [REDACTED],
2. die Witwe Alfred W [REDACTED] in S [REDACTED], Rue du R [REDACTED],
3. den Schiffer Hendrik P [REDACTED] in H [REDACTED],
Beklagten und Revisionsbeklagten,
-- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] --

hat der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs auf die
mündliche Verhandlung vom 3. Juli 1958 unter Mitwirkung
des Senatspräsidenten Dr. Nastelski und der Bundesrichter
Dr. Fischer, Dr. Nörr, Dr. Haager und Liesecke

für Recht erkannt:

Auf die Revision der Klägerin wird das Urteil des
3. Zivilsenats des Oberlandesgerichts - Rheinschiffahrts-
obergerichts - Köln vom 7. Mai 1956 aufgehoben.

Die Berufung der Beklagten gegen das Grundurteil des
Amtsgerichts - Rheinschiffahrtsgerichts - in Duisburg-Ruhrort
vom 12. August 1955 wird zurückgewiesen. Die Sache wird zur
Entscheidung über den Betrag des Klageanspruchs an das Amts-
gericht - Rheinschiffahrtsgericht - in Duisburg-Ruhrort zu-

- la -

rückverwiesen.

Die Kosten des Berufungs- und Revisionsverfahrens
werden den Beklagten auferlegt.

Von Rechts wegen



Tatbestand:

Am 6. Januar 1954 ereignete sich auf dem Rhein bei L [REDACTED] zwischen zwei Schleppzügen eine schwere Kollision. Das Boot "E [REDACTED]" kam mit zwei miteinander gekoppelten, beladenen Kähnen hart linksrheinisch zu Tal; an Steuerbord hing ein der Klägerin gehöriger Kahn "J [REDACTED]". Zu Berg kam das Boot "A [REDACTED]" mit drei Kähnen. Nr. 1 war der Kahn "M [REDACTED]", der den Beklagten zu 1 und 2 gehörte und von dem Beklagten zu 3 verantwortlich geführt wurde; er war leer und auf Steuerbordseite von "A [REDACTED]" gemeert. Nr. 2 und 3, beide beladen, hingen auf normalen Strängen. Der Zusammenstoß erfolgte, als der Bergzug schräg von rechtsrheinisch nach linksrheinisch hinüberwechselte. Da es dem Boot nicht gelang, sich rechtzeitig aufzustrecken, rammte es in voller Fahrt den Kahn der Klägerin. Der Kahn "M [REDACTED]" riß ab, schoß zwischen die beiden Anhangkähne des Talzugs und richtete ebenfalls Schaden an.

Die Klägerin behauptet, der Kahn "M [REDACTED]" sei sachwidrig in der Weise gemeert gewesen, daß sein Vordersteven sich etwa in der Mitte von "A [REDACTED]" befunden habe. Durch die Lage des Kahnes sei das Boot nicht mehr ausreichend manövrierfähig gewesen, so daß ihm das Ausstrecken nicht mehr gelungen sei. Auch seien die Schleppstränge von Nr. 2 und 3 in fahrlässiger Weise nicht am Achterschiff von "M [REDACTED]" gebittelt gewesen und infolgedessen am Ruder des Kahnes hängen geblieben. Neben dem Kapitän und den Eignern des Bootes sei der Beklagte zu 3 für die falsche Befestigung von "M [REDACTED]" und das Unterlassen der Brittelung der Stränge verantwortlich. Für sein Verschulden müßten die Beklagten zu 1 und 2 als Eigner des Kahnes "M [REDACTED]" einstehen. Mit der Klage hat die Klägerin die Beklagten - die Beklagten zu 1 und 2 dinglich und nach § 114 BSchG beschränkt persönlich haftend - als Gesamtschuldner untereinander und in Ge-

meinschaft mit den Eignern und dem Kapitän des Bootes "Alja" auf Ersatz ihres Schadens von 28 238,63 hfl nebst Zinsen in Anspruch genommen.

Nach der Darstellung der Beklagten hat sich das Vorderschiff von "M[REDACTED]" in Höhe des Achterpollers von "A[REDACTED]" befunden und ist kein Strang am Ruder von "M[REDACTED]" hängen geblieben. Sie sind der Auffassung, daß für die Art der Zusammenstellung des Schleppzuges allein der Kapitän des Bootes "A[REDACTED]" verantwortlich gewesen sei, dessen Anordnung der Beklagte zu 3, der den Bootskapitän auf die unsachgemäße Lage des Kahnés hingewiesen habe, sich habe fügen müssen. Ebensowenig habe eine Pflicht für den Beklagten zu 3 bestanden, die Schleppstränge zu bitteln. Der Unfall sei im übrigen auf die falsche Fahrweise des Kapitäns von "A[REDACTED]" zurückzuführen.

Das Rheinschiffahrtsgericht hat die Klage dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt, das Oberlandesgericht hat sie abgewiesen. Hiergegen wendet sich die Revision der Klägerin, die die Wiederherstellung des amtsgerichtlichen Urteils erstrebt. Die Beklagten bitten um Zurückweisung der Revision. Den Zinsanspruch haben die Parteien übereinstimmend für die Zeit bis zum 25. September 1956 für erledigt erklärt.

Entscheidungsgründe:

I. Das Berufungsgericht führt aus: Der Kahn der Beklagten habe bis I[REDACTED] neben der Nr. 2 des Schleppzuges, dem beladenen Kahn "N[REDACTED]", gehangen. Dann habe es der Kapitän von "A[REDACTED]" als Schleppzugführer für richtiger gehalten, den leeren, nur 440 to großen und 47 m langen "Sp[REDACTED]" vorzuziehen und an dem etwa 22 m langen Boot unmittelbar zu meeren. Gegen diese Schleppart sei grundsätzlich nichts ein-

zuwenden. Üblicherweise werde der so geschleppte Kahn entweder in voller Länge neben dem Boot festgemeert oder mit dem Vorderschiff ganz achtern seitlich am Boot in der Weise festgemacht, daß er mit frei beweglichem Achterschiff das Schraubenwasser freifahre und immerhin ein gewisses Maß eigener Steuerfähigkeit behalte. Der Kapitän von "A" habe aber im vorliegenden Fall statt dessen den Kahn "M" mit dem Vordersteven bis etwa zur Bootsmitte vorgezogen, so daß das Heck des Kahns ein beträchtliches Stück achtern hinausragte. Ohne Zweifel sei diese Art der Meerung im allgemeinen weder üblich noch zweckmäßig. Der Beklagte zu 3 habe die von ihm als falsch erkannte Anordnung des Schleppzugführers beanstandet und sich erst gefügt, als der Schleppzugführer unter ausdrücklichem Hinweis darauf, daß er zu sagen habe, auf seiner Anordnung bestanden habe.

Hiernach geht das Berufungsgericht davon aus, daß die Lage des befestigten Kahnes zu dem Boot unzweckmäßig war und der Schifffahrtsübung widersprach. Wie die weiteren Ausführungen des Berufungsgerichts ergeben, war diese Befestigung gefährlich; der Bootskapitän hätte nur durch besonders vorsichtiges nautisches Verhalten der Gefahr begegnen können. Unter diesen Umständen war aber die dem Schifffahrtsbrauch widersprechende Meerung fehlerhaft. Auch die Parteien gehen übereinstimmend davon aus, daß sie eine erhebliche Einschränkung der Manövrierfähigkeit des Bootes zur Folge gehabt habe und deshalb fehlerhaft gewesen sei. In dieser Richtung haben insbesondere die Beklagten selbst in der Klagebeantwortung vorgetragen:

" Die Anordnung, daß der Kahn Nr. 1 auf kurzen Kreuzdrähten hinter bzw. auf dem Boot schleppte, war grundlegend falsch. Der Kapitän hätte auch von vornherein sehen müssen, daß durch die Lage des Kahnes "M" seine Manövrierfähigkeit erheblich eingeschränkt wurde. Er mußte damit rechnen, daß durch diese Anordnung die Führung des Schleppzuges erheblich behindert werden konnte. Wie der Hergang der Havarie zeigt, war es unvermeidlich, daß durch die Lage des Kahnes "M" das Boot "A" zum Teil manövrierunfähig wurde ... Der Unfall hätte sich niemals zugetragen, wenn "M" ordnungsmäßig hinter dem Boot gehangen hätte."

Es bestand hiernach auch kein Streit darüber, daß die fehlerhafte Meerung für den Zusammenstoß mit dem Kahn der Klägerin ursächlich gewesen ist. Dem kann nicht entgegengehalten werden, daß der Unfall hätte vermieden werden können, wenn der Schleppzugführer nautisch besonders sachgemäß und vorsichtig gefahren wäre. Konnte der Gefahrenlage, die durch die fehlerhafte und dem Schiffsfahrtsbrauch widersprechende Meerung geschaffen worden war, nur durch besondere Vorsichtsmaßnahmen begegnet werden, so entspricht es durchaus der Lebenserfahrung, daß die fehlerhafte Meerung für den Unfall jedenfalls mitursächlich gewesen ist; denn je größer die Vorsicht ist, die angewendet werden muß, um Unfälle zu vermeiden, desto leichter werden Fehler - verschuldet oder unverschuldet - gemacht und desto mehr wirken sich auch geringfügige Irrtümer aus.

Hiernach ist für die Entscheidung davon auszugehen, daß der Zusammenstoß durch die unsachgemäße, der Schiffsfahrtsübung widersprechende Art des Schleppens des Kahnes "M" durch das Boot "A" herbeigeführt worden ist.

II. Das Berufungsgericht verneint die Verantwortlichkeit des Beklagten zu 3 als des Führers des Kahnes "M" für die regelwidrige Art der Schleppverbindung. Der Schleppführer, so führt das Berufungsgericht aus, habe im Zug die Befehlsgewalt. Nur absolut gesetz- oder regelwidrige Anordnungen des Kapitäns brauche der Anhangschiffer grundsätzlich nicht zu befolgen. Wo es sich jedoch um Fragen der Zweckmäßigkeit nautischen Verhaltens, um reine Ermessensfragen handle, habe der Anhangschiffer zwar das Recht und unter Umständen die Pflicht, Gegenvorstellungen zu erheben, müsse sich aber sonst, von dem Falle unmittelbar drohender Gefahr abgesehen, unterordnen. Eine solche Gefahrenlage habe nicht bestanden, als der Kapitän des Bootes seine Anordnung hinsichtlich der besonderen Form der Befestigung des Kahnes durchgesetzt habe. Der Beklagte zu 3 habe seine

sachlichen Bedenken hinreichend geltend gemacht, er habe, als der Kapitän trotzdem auf seinem Befehl bestanden habe, davon ausgehen dürfen, daß der Kapitän nunmehr nautisch besonders sachgemäß und vorsichtig fahren werde. Der Beklagte zu 3 habe nicht voraussehen können, daß der Kapitän in einem derart geordneten Schleppzug den Übergang zur anderen Stromseite in einer ausgesprochenen Querlage und unmittelbar vor dem zu Tal ankommenden Schleppzug durchführen werde.

Diese Ausführungen vermögen das Urteil nicht zu tragen. Sie stehen teilweise in Widerspruch mit dem übereinstimmenden Sachvortrag der Parteien und dem, was das Berufungsgericht vorher zur Frage der Schleppverbindung dargelegt hat.

Ein Schleppzug bedarf wegen des notwendigen Zusammenwirkens der verschiedenen Schiffsführungen einer einheitlichen Oberleitung, die dem Kapitän des Bootes zusteht. Seine Anordnungen hat jeder Anhangschiffer in allen nautischen Fragen, bei denen Zweckmäßigkeitserwägungen einen Ermessensspielraum lassen, abzuwarten, sie gegebenenfalls einzufordern und ihnen nachzukommen. Ein eigenmächtiges Handeln, das über den Rahmen der ihm im Verband zukommenden Aufgaben hinausgeht, kann insoweit grundsätzlich nur dann in Frage kommen, wenn der Anhangschiffer in bedrängter Lage vor die Notwendigkeit einer Entscheidung gestellt ist, ohne daß für ihn die Möglichkeit besteht, sich rechtzeitig mit dem Kapitän wegen der zu treffenden Maßnahmen in Verbindung zu setzen. Hat jedoch der Kapitän, gerade um einer bestehenden Gefahrenlage zu begegnen, einen klaren Befehl erteilt, so muß dieser befolgt werden, es sei denn, daß für den Anhangschiffer ein vernünftiger Grund für die Annahme besteht, daß der Kapitän von einem unrichtigen Tatsachenverhalt ausgeht, weil er z.B. von seinem Standort aus die Lage nicht genügend übersehen kann.

Im vorliegenden Fall bestand, als die Schleppverbindung zwischen dem Boot und dem Kahn "M[REDACTED]" hergestellt wurde, keine Gefahrenlage. Es stand im Ermessen des Bootskapitäns, ob er die bisherige Schleppanordnung beibehalten oder den Kahn "M[REDACTED]" in unmittelbare Schleppverbindung mit dem Boot bringen wollte. Auch konnte er frei darüber entscheiden, ob er den Kahn hinter dem Boot schleppen oder in voller Länge neben dem Boot festmachen wollte, da beide Möglichkeiten nach der Feststellung des Berufungsgerichts der Schifffahrtsübung entsprachen. Dagegen lag, wie die Revision mit Recht rügt, die tatsächlich vorgenommene Zusammenmeerung nicht im Ermessen des Kapitäns. Ermessensfragen liegen vor, wenn die Umstände des Falles verschiedene Entscheidungen zulassen, sachliche Gründe vom Standpunkt des Entscheidenden aus sowohl für die eine als auch für die andere Entscheidung angeführt werden können, also aus sachlichen Gründen Zweifel über die zu treffende Entscheidung bestehen; mag die getroffene Entscheidung auch letzten Endes unzweckmäßig und daher unrichtig sein, so hält sie sich doch noch im Rahmen einer Ermessensentscheidung, wenn sachlich nicht ganz unerhebliche Gründe sie rechtfertigen können. In solchen Fällen hat der Anhangschiffer seine Sorgfaltspflicht erfüllt, wenn er seine Bedenken dem Kapitän gegenüber in ausreichender Weise geltend gemacht hat. Besteht der Kapitän trotzdem auf der Durchführung seines Befehls, so hat der Anhangschiffer jedenfalls in Fragen der Navigation des fahrenden Schiffes den Befehl auch dann zu befolgen, wenn er nach seiner Meinung unrichtig ist; er ist dann frei von der Verantwortung für die Folgen. Dagegen darf nicht nur, wie das Berufungsgericht meint, sondern muß der Anhangschiffer den Gehorsam verweigern, wenn die Entscheidung vernünftigerweise völlig eindeutig nur in einer Richtung getroffen werden kann, um Gefahren für die Schifffahrt zu begegnen. Dies ist, wie der erkennende Senat in seinen Urteilen vom 27. März 1958 II ZR 338 - 340/56 (vgl. Hansa 1958 S. 1160) zu § 2 Nr. 4 RhSchPVO nF des näheren

dargelegt hat, grundsätzlich dann der Fall, wenn der Befehl für den Anhangschiffer erkennbar gegen gesetzliche Gebots- oder Verbotsvorschriften bestimmten Inhalts verstößt. Die Rechtslage war in dieser Richtung nach §§ 2 Nr.3, 52 ff RhSchPVO aF keine andere, mag auch in diesen Vorschriften die in erster Linie bestehende Verantwortlichkeit des Schleppzugführers nicht so eindeutig zum Ausdruck gekommen sein. Das Recht und die Pflicht des Anhangschiffers zur Befehlsverweigerung besteht aber grundsätzlich auch dann, wenn die Anordnung des Kapitäns einem Schiffahrtsbrauch widerspricht und die Befolgung der Anordnung die Schifffahrt gefährdet. Einen solchen Brauch hat nach § 4 RhSchPVO alter und neuer Fassung, § 7 BSchG auch der Kahnschiffer zu beachten, der demnach im Falle der Nichtbeachtung für sein eigenes vorschriftswidriges Verhalten und nicht für ein fremdes, nämlich das des Kapitäns, einzustehen hat. Der Widerstreit seiner Pflichten, der für den Anhangschiffer darin besteht, daß er an sich sowohl dem Gesetzesbefehl und Schiffahrtsbrauch wie der Anordnung des Kapitäns Folge zu leisten hat, ist grundsätzlich (Ausnahme: Gefährdung des eigenen Kahnes oder der sonstigen Schifffahrt bei Befehlsverweigerung) dahin zu lösen, daß die Pflicht zur Befolgung des Gesetzesbefehls und des die Sicherheit der Schifffahrt bezweckenden Schiffahrtsbrauches den Vorrang hat, da beiden auch der den Befehl erteilende Kapitän unterworfen ist. Nur wenn besondere Gründe vorliegen, die vernünftigerweise ein Abgehen von der Schiffahrtsübung oder ein Abweichen von den gesetzlichen Vorschriften (vgl. § 5 RhSchPVO) noch als gerechtfertigt erscheinen lassen, demnach Zweifel über die zu treffende Entscheidung bestehen und damit ein Ermessensspielraum gegeben ist, besteht die Gehorsamspflicht des Anhangschiffers. So liegt aber der Fall hier nicht. Die Beklagten sind selbst der Meinung, daß die Anordnung des Bootskapitäns grundlegend falsch war. Der Bootskapitän ist nach den tatsächlichen Feststellungen des Beru-

funungsgerichts von einer Schifffahrtsübung abgewichen, ohne daß hierfür irgendein sachlicher Grund vorlag oder vom Kapitän auch nur angegeben wurde. Die Anordnung des Kapitäns stellt einen reinen Willkürakt dar, den der Anhangschiffer weder befolgen mußte noch befolgen durfte. Wenn auch dem Berufungsgericht zuzugeben ist, daß sich der Anhangschiffer in einer Pflichtenkollision befand, wie sie meist in Fällen der Befehlsverweigerung vorliegt, so kann ihn dies Dritten gegenüber nicht entlasten. Bei sorgfältiger und vernünftiger Abwägung mußte der Beklagte zu 3 die Unannehmlichkeiten und Schwierigkeiten, die die Befehlsverweigerung und das damit unter Umständen gebotene Ausscheiden aus dem Schleppverband mit sich brachten - Streit über Schlepplohn, Verzögerung der Reise, u.U. Schadensersatzprozeß gegen Kapitän und Eigner des Bootes - auf sich nehmen. Denn auf der anderen Seite stand die Sicherheit der Schifffahrt und die Gefährdung von Menschenleben im Spiel, hervorgerufen durch die auf der Art der Befestigung des Kahnens beruhende erhebliche Beschränkung der Manövrierfähigkeit des Bootes. Bei Abwägung all dieser ihm bekannten Umstände mußte der Beklagte zu 3 die Durchführung des Befehls, die gerade auch von seinem Kahn ausgehende Gefahren für die Schifffahrt mit sich brachte, verweigern und notfalls aus dem Schleppverband ausscheiden; für den Beklagten zu 3 bestanden auch keine tatsächlichen Anhaltspunkte dafür, daß der Kapitän im Hinblick auf die unsachgemäße Schleppverbindung besonders vorsichtig navigieren werde, wenn dieser schon in leichtfertiger Weise über den Schifffahrtsbrauch sich hinwegsetzte. Der Beklagte hat nicht einmal vorgetragen, daß er den Kapitän auf die Notwendigkeit des nunmehr ganz besonders vorsichtigen Fahrens und die Gefahren, die sich aus der erheblichen Einschränkung der Manövrierfähigkeit des Bootes ergaben, hingewiesen hätte. Selbst ein solcher Hinweis hätte aber den Beklagten zu 3 nicht von seiner Schuld befreit, die darin besteht, daß er seinen Kahn für die unsachgemäße und - ihm erkennbar - die Schifffahrt gefährdende Schlepp-

verbindung zur Verfügung stellte und damit an einer der Schifffahrtsübung widersprechenden gefährlichen Maßnahme mitwirkte. Dem Berufungsgericht kann auch nicht zugestimmt werden, wenn es meint, nur im Falle unmittelbar drohender Gefahr dürfe der Kahnschiffer den Befehl verweigern. Sind die dargelegten Gründe für eine Befehlsverweigerung gegeben, so muß ein selbstverantwortliches Handeln des Kahnschiffers gerade dann verlangt werden, wenn noch keine unmittelbare Gefahr droht, ihm also genügend Zeit und Möglichkeit für seine eigene Entschließung zur Verfügung stehen. Mit Recht weist die Revision darauf hin, daß es sich im vorliegenden Fall nicht um die Ausübung der Befehlsgewalt bei der Navigation eines fahrenden Schleppzuges handelt, wo die Sicherheit der Schifffahrt eine straffe einheitliche Führung verlangt und daher dem eigenverantwortlichen Handeln des Anhangschiffers engere Grenzen gesetzt sind, wenn ein solches auch dort in Frage kommen kann, wie die oben angeführten Urteile des erkennenden Senats zeigen. Erkennt jedoch der Anhangschiffer bei Antritt der Reise die Gefahr des Unternehmens, so ist er neben dem Kapitän verantwortlich (Mittelstein, Das Recht der Binnenschifffahrt S. 324 Anm. 32, dem sich Wassermeyer, Der Kollisionsprozeß 2. Aufl. S. 246 insoweit angeschlossen hat), jedenfalls Dritten gegenüber dann, wenn die Gefahr auch von seinem Kahn ausgeht. Auch der vorliegende Fall beweist, daß die übertriebene Einschränkung der Selbstverantwortlichkeit des Anhangschiffers gegenüber der grundsätzlichen Befehlsgewalt des Kapitäns den mit der Aufstellung des vermeintlichen Grundsatzes der Alleinverantwortlichkeit des Schleppzugführers verfolgten Zweck der Gewährleistung der Sicherheit der Schifffahrt in sein Gegenteil verkehren würde. Im vorliegenden Fall ist nicht einmal die Möglichkeit erkennbar, wie durch die Nichtbefolgung des unsachlichen und willkürlichen Befehls durch den Anhangschiffer die Schifffahrt hätte gefährdet werden können (vgl. zur Frage der Befehls-

verweigerung auch Kahlitz, Verkehrsrecht auf Binnenwasserstraßen, RhSchPVO § 2 Anm. 15, 16).

III. Nach alledem war das der Klage dem Grunde nach stattgebende Urteil des Rheinschiffahrtsgerichts wieder herzustellen, ohne daß auf die Frage der Notwendigkeit der Brittelung der Stränge und die Verantwortlichkeit des Beklagten zu 3 für eine solche Maßnahme eingegangen zu werden braucht. Die Schadensersatzpflicht des Beklagten zu 3 beruht auf § 823 BGB, die der Beklagten zu 1 und 2 ergibt sich aus §§ 4, 92, 114 BSchG, § 735 HGB, die gesamtschuldnerische Haftung der Beklagten untereinander und mit den Eignern und dem Schiffsführer des Bootes aus §§ 830, 840 BGB.

Die Zurückverweisung an das Rheinschiffahrtsgericht zur Entscheidung über den Betrag des Klageanspruches folgt sinngemäß aus § 538 Abs. 1 Nr. 3 ZPO.

Die Kostenentscheidung beruht auf den §§ 97, 91 ZPO.

Dr. Nastelski	Bundesrichter Dr. Fischer ist beurlaubt und daher an der Unterzeichnung verhindert. Dr. Nastelski	Dr. Nörr	Dr. Haager	Liesecke
---------------	---	----------	------------	----------